

Las mujeres y la movilidad urbana en bicicleta

Hernández-Árciga, Esperanza

E. Hernández

Universidad Autónoma de Guerrero
piedritha@gmail.com

M. Figueroa & M. Cayeros (eds.) Ciencias Estudios de Género. Handbook T-II. -©ECORFAN, Tepic, Nayarit, 2016.

19 Introducción

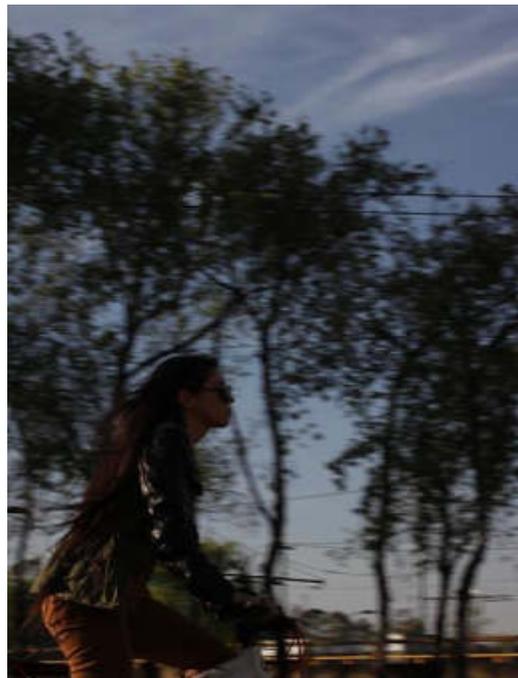
Este trabajo surge de un proyecto fotográfico titulado Rodando la ciudad que se desarrolló en el marco del taller de foto urbana de la Unidad de Vinculación Artística de la UNAM.

El objetivo del mismo, era mostrar el punto de vista de la persona ciclista, considerando que el uso cotidiano de las calles y los conflictos a los que se enfrenta durante sus viajes, produce un punto de vista, una manera de ver la vida en la ciudad (Figuras 19, 19.1, 19.2, 19.3). Algunos autores incluso afirman que se trata de un humanismo, al plantear una posición política, en contra de la economía hegemónica y por el establecimiento de relaciones más igualitarias (Augé, 2008; Blue, 2011).

Figura 19 El punto de vista ciclista



Figura 19.1 Disfrutando del entorno



Mostrar ésa perspectiva es importante, pues a través de relatos e imágenes se puede contribuir a la conformación de un nuevo paradigma de movilidad urbana. Por lo que las fotografías intentaban representar las emociones que genera el trayecto en bicicleta, como la rapidez de desplazamiento, la posibilidad de mayor convivencia con los demás y el disfrute del entorno urbano. Sentimientos compartidos, pues como veremos en el análisis de la información más adelante, se mencionan reiteradamente en los testimonios consultados de ciclistas.

Durante el proceso de documentación para la realización del proyecto, se encontraron una gran cantidad de textos y documentos que dan cuenta de diferentes aspectos relacionados al hecho ciclista desde las perspectivas urbanas, económicas, de políticas públicas, hasta las sociales y culturales.

Una de las que generó mayor interés, y se expone en éste trabajo, es la relativa a la manera como las mujeres acceden a esta alternativa de transporte y desarrollan estrategias de recorrido. Indagando esta pista, se encontraron antecedentes que muestran la importancia de la práctica ciclista en el desarrollo del movimiento feminista de finales del S. XIX y principios del XX.

Figura 19.2 La rapidez en el desplazamiento



Para la elaboración de éste trabajo, se analizaron testimonios de ciclistas recogidos por Ruth Pérez (2011), en la Encuesta de Ecobici (2012) y los que se recopilaron durante el trabajo de campo desarrollado en bicicleta en diversos escenarios como los paseos ciclistas, rodadas nocturnas y de protesta, en las ciudades de México y Cuernavaca. Así como observación de ciclistas que van al trabajo en los alrededores de Polanco y los mercados Medellín y Juárez en la ciudad de México.

Figura 19.3 Convivencia social



19.1 El ciclismo urbano como alternativa de movilidad

Antes de entrar en materia, es importante situar la emergencia del ciclismo urbano dentro de los estudios de movilidad. La razón de ello, radica en que el interés por conocer los desplazamientos de las personas en una ciudad, debe poner el acento en las necesidades de las mismas, más allá del simple estudio de la circulación y el tráfico de vehículos.

La diferencia se basa en el cambio tanto del objeto como del sujeto: mientras para los estudios de transporte, el objeto son los medios motorizados, para la movilidad cotidiana, el objeto de interés son las prácticas y los modos de desplazamiento, sin la jerarquía implícita de los automotores (Rojas, 2012). Analizar la capacidad que las personas tienen para poder moverse (desplazarse) es de gran relevancia en el contexto actual, ya que de ésta se derivan situaciones concernientes al bienestar social. Esto queda de manifiesto en los testimonios que se analizan más adelante.

De unos años para acá, la movilidad en bicicleta o el ciclismo urbano se ha visto como una opción para la saturación y la contaminación provocada por los automóviles. Los discursos y las decisiones oficiales de impulsarlo, han propiciado que el número de personas que se incorpora a esta práctica haya crecido fuertemente.

No obstante, las declaraciones no siempre son acompañadas de acciones efectivas, pues las autoridades no han considerado cabalmente las necesidades especiales de esta modalidad de transporte, no sólo en términos de la infraestructura, sino también en la reglamentación. Esto ha provocado que las personas ciclistas desarrollen estrategias y formas de comunicación que les permita compartir las calles con quienes se desplazan en automóvil.

Pero ésta no ha sido la única vez en la historia que el ciclismo como práctica cotidiana estuvo en auge. La bicicleta surgió a mediados del s. XIX, y a finales del siglo su uso se hizo sumamente popular. Hay objetos que producen cambios culturales, la bicicleta ha sido uno de ellos. En la época victoriana, la mujer vivía una situación de sometimiento que se expresaba en reglas estrictas y pesados trajes y ceñidos corsés cuando la práctica del ciclismo se popularizó, y pese a los esfuerzos para prohibir el acceso de las mujeres a ésta modalidad⁹, una gran cantidad de ellas la adoptaron.

Un manual escrito por una ciclista de la época, que acaba de ser reeditado y las fotografías que aún se conservan dan cuenta de la entusiasta participación femenina. Pero las palabras de la líder feminista norteamericana Susan Anthony¹⁰ nos muestran el impacto cultural, que la práctica del ciclismo tuvo en la mentalidad y la vida de las mujeres:

Déjame decirte lo que pienso. La bicicleta hizo más por emancipar a la mujer que cualquier otra cosa en el mundo. Le dio a la mujer un sentimiento de libertad e independencia. Me levanto y regocijo cada vez que veo paseando a una mujer en bicicleta. Es la imagen de la libertad, la feminidad sin límites (Heylupita, 2013).

⁹ Entre otras cosas, se propagó la idea que la práctica ciclista producía enfermedades en la mujer, otra más increíble fue la que sugería que la mujer se estimulaba sexualmente por el contacto con el asiento de la bicicleta, por lo que se exigió que éste fuera rígido, y obviamente se escribieron más reglas en torno al uso de la bicicleta, como prohibir que la ropa para ciclismo fuera usada en ámbitos como el de la iglesia, lo que limitaba la posibilidad de trasladarse a esos lugares en la bici.

¹⁰ (1820-1906), líder feminista de los derechos civiles en EE.UU.

Figura 19.4 Indumentaria ciclista con pantalón



Un primer cambio necesario tuvo su expresión en la manera de vestir, pues pedalear con las voluminosas faldas no era tan sencillo. Por lo que se introdujo el uso del pantalón y otras prendas mucho más cómodas (Figura 19.4). El cambio en la indumentaria “fue mucho más que una transformación estética: trajo un profundo debate moral que cuestionó por completo el rol de las mujeres en varios puntos del globo” (Heylupita, 2013). Pues el derecho a la movilidad independiente les habría nuevos horizontes, y sobre todo les proporcionaba autonomía.

El manual *Damas en Bicicleta* de F.J. Erskine, una ciclista inglesa que decide compartir sus experiencias, es una radiografía de los temas que preocupaban a las ciclistas pioneras como son la vestimenta, las cuestiones técnicas de mantenimiento de la bicicleta, la manera correcta de montar la bici, los trayectos en la ciudad, en el campo e incluso qué hacer ante una eventual aparición de vagos durante el trayecto. La autora es enfática a la hora de recomendar la práctica del ciclismo porque dice que:

La bicicleta es la puerta a tantos placeres y diversiones que no dudamos en abrirla porque nos conduce a un pródigo mundo de diversión...A nosotras, las ciclistas nos es dado recorrer a placer toda Inglaterra y Escocia, e Irlanda y Gales, sólo con la ayuda de ésas frágiles ruedas recubiertas de goma neumática (Erskine, 2014, p. 17)

Y agrega acerca de la relación entre ciclistas: ...una especie de camaradería los convierte en individuos increíblemente educados los unos con los otros, de modo que los baches y las roderas, los senderos imposibles y otras causas de preocupación están a punto de convertirse en historia...y todo gracias a la bicicleta (p. 18)

Todos estos sentimientos de libertad, independencia, solidaridad ciclista, continúan presentes en la experiencia narrada de quienes, un siglo más tarde han elegido la bicicleta como su medio de transporte en las ciudades actuales pobladas de vehículos ocupando el espacio. Pero las mujeres, aunque no vistan ya pesados trajes, ¿Tienen la misma experiencia que los hombres? ¿Sus estrategias de desplazamiento sólo apuntan a esquivar autos, o hay otros obstáculos que limitan su desempeño? En el siguiente apartado se analizan los motivos y las estrategias de su práctica ciclista.

19.2 Estrategias ciclistas de movilidad

Para analizar la manera como ciclistas, hombres y mujeres, planean y resuelven sus desplazamientos, se ha trabajado con datos de diversas fuentes. La primera es el libro de Ruth Pérez publicado por el grupo Bicitekas, una de las organizaciones pioneras de ciclistas, creada en los años recientes, titulado *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias ciclistas en la ciudad de México (2011)*. El mismo recoge anécdotas de 41 ciclistas, 14 mujeres y 27 hombres de edades y profesiones muy diversas. Si bien, las narraciones son muy variables, se puede identificar los motivos para elegir la bicicleta como medio para la movilidad, las estrategias de desplazamiento y el estilo de comunicación que establecen en las calles con otras personas, especialmente con las que manejan un automotor.

Del análisis realizado, se desprende que los motivos por los que una persona se decide para usar la bicicleta son muy variados. Entre los más mencionados están la rapidez y comodidad para movilizarse, la bicicleta como medio de trabajo, la economía, el cuidado al medio ambiente y la salud; pero también se mencionaron otras razones como la de ser agente de cambio o por razones lúdicas. Y en apariencia, no hay muchas diferencias con los factores que motivaron a las mujeres a elegir el ciclismo como transporte. No obstante, en un caso se menciona la rapidez en los trayectos cortos para actividades domésticas como llevar a hijos/as a la escuela, hacer las compras, etc.

En lo relativo a las estrategias de traslado, se notan más diferencias entre hombres y mujeres. Una primera está relacionado con las preferencias en la organización de rutas: avenidas principales vs calles secundarias. Más hombres optan por circular por avenidas grandes, al considerar que son rutas más directas. Y ese no fue el único argumento, pues algunos consideraron que disfrutaban la adrenalina al circular en medio el tráfico¹¹. Por su parte, más mujeres declararon buscar rutas con calles secundarias, con poca circulación. No obstante, no se puede considerar una diferencia absoluta, pues también hay mujeres que usan las avenidas, y viceversa¹². En ésta elección también cabe mencionar que las mujeres consideran otras dimensiones del salir a la calle, como el hecho de que en horarios distintos, las calles secundarias pueden estar más obscuras o solitarias, que las principales.

Otra estrategia que permite observar las diferencias está relacionada a la manera como ciclistas interactúan con automovilistas. En algunos casos, hay una predisposición a pelear y exigir un espacio, y en otros la actitud de ir con calma, a sabiendas que en un enfrentamiento llevan todas las de perder. Si bien, hombres y mujeres reconocieron tener uno u otro punto de vista de manera indistinta, las expresiones masculinas de agresión se reconocieron más extremas¹³. Y por otra parte, fueron más las mujeres que dijeron que se comunican a través de la mirada o gestos para pedir el paso.

Una estrategia que fue invisibilizada en los testimonios, pero que sí la observaron en el conteo ciclista de 2013 del Instituto para Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP)¹⁴ y que es aún muy cotidiana, según pude observar en los recorridos realizados durante el proceso de investigación, es la circulación en contraflujo. Al respecto hay todo un debate entre ciclistas. En ésta investigación se plantea como supuesto, que esta forma de circulación surgió en épocas anteriores y sobre todo entre personas que usan la bicicleta como medio de trabajo puesto que ver a los autos de frente les da mayor seguridad.

¹¹ En el testimonio de un joven, considera a los vehículos un obstáculo que se puede brincar, literalmente saltando por encima del cofre

¹² Un hombre de 75 comentó que se sentía más seguro en camellones, banquetas y parques.

¹³ Uno de ellos, reconoció haber golpeado el auto cuando quien conducía no reconocía su derecho al espacio de la calle

¹⁴ En su informe aseguran que es una práctica a la baja, pues sus observaciones se han realizado a lo largo de varios años, y han contabilizado cada vez menos personas que lo hacen.

En las observaciones llevadas a cabo, la mayoría de quienes optan por ella, son hombres que circulan en bicicletas con cajas en la parrilla o triciclos. La complicación estriba en que quien rueda en contraflujo, intenta a toda costa avanzar pegado a la banqueta obligando al o la ciclista que viene en la dirección de la calle, tomar la mitad del carril en momentos de peligro pues los carros vienen pegados detrás. Por su parte, la Encuesta de Ecobici realizada del 27 de agosto al 14 de septiembre de 2012, fue aplicada a las personas que hacen uso de éste servicio.

Entre sus principales objetivos establece identificar las prácticas de ciclistas, medir la percepción de seguridad e identificar las potencialidades de la bicicleta para posicionarse como medio de transporte. En la metodología nos informa que la muestra fue no probabilística con cuotas por edad y sexo. A pesar de ello, los datos estadísticos proporcionados no están desglosados por sexo.

Por lo que sólo destaco el hecho de que el 37%, de los mil ciclistas a quienes se les aplicó la encuesta, son mujeres. Una relación porcentual significativa, pues como muestra el Censo Ciclista 2013 del ITDP, si bien contabilizaron un 21% de mujeres, no obstante un 82% de ellas son usuarias de Ecobici, mientras que el 63% del total de hombres usan la bicicleta pública. El informe tiene una segunda parte, resultado de dos grupos focales en el que participaron 7 mujeres y 18 hombres.

Las preguntas cuestionan acerca de las razones para inscribirse al sistema Ecobici, la relación que se establece con otros ciclistas, con automovilistas, la percepción del entorno y la contribución del uso de la bicicleta en su calidad de vida. Del informe y los extractos de testimonios recabados en dichos grupos, se rescata el tema de la solidaridad entre ciclistas. En el libro de Ruth también surgió ese tema en algunas de las experiencias.

Dos mujeres se reconocieron poco hábiles, por lo que suelen circular junto a otras personas para irse acompañando y atreverse a cruzar avenidas con tráfico. En ambos casos mencionaron que siempre existe esa posibilidad pues hay mucha camaradería entre ciclistas. No obstante, en las observaciones que se realizaron en fechas significativas se observaron expresiones de inequidad en éstas relaciones. Se hace mención a las rodadas de protesta que tienen carácter internacional, y que se realizan en la ciudad de México:

- a) Rodada de altura que se celebra alrededor del 8 de marzo por el Día Internacional de la Mujer. En ésta, las mujeres pedalean con tacones, y tiene el objetivo de exigir reconocimiento a la mujer como parte del ciclismo urbano.
- b) Ride of silence (rodada del silencio) que se realiza el 20 de mayo. Se recuerda a ciclistas que murieron en las calles y se exige a las autoridades acciones efectivas para evitar esos percances.
- c) World naked bike ride el día 13 de junio. En ésta la desnudez de quienes participan representa su vulnerabilidad y fragilidad con la que circulan por las calles.

En la rodada del silencio, se pudo observar un caso que ejemplifica muy bien la inequidad dentro de ésta convivencia. Se observó a un hombre que tenía una obsesión porque las reglas se cumplieran e iba protestando porque la gente no mantenía el silencio que exigía la marcha (Figura 17.5).

Figura 19.5 Detrás del hombre autoritario

Como la hora de la rodada coincidía con la hora de salida de los trabajos, había ciclistas regresando a casa que rebasaban al contingente, pues éste ocupaba el carril preferente para bicicletas. Se pudo notar que cuando eran mujeres, las amonestaba por rebasar sin avisar, en cambio cuando se trataba de hombres guardaba prudente silencio. Es decir, se sentía con toda autoridad para reconvenirlas sólo a ellas. Otro tanto ocurrió en la rodada del WNBR, donde ciclistas se desnudan, y algunos hombres acuden a presenciar o a rodar con el objetivo de verlas a ellas. Entonces se oían voces de inconformidad, cuando hombres en cámara se acercaban demasiado y querían fotografiar su cuerpo desde diferentes ángulos. “No es fiesta de tetas, estoy protestando porque se garantice mi seguridad cuando pedaleo por la calle” era la demanda de una ciclista (Figura 19.6).

Figura 17.6 Protestando desnuda

Finalmente, es necesario mencionar la participación de las mujeres en los grupos que organizan rodadas recreativas. Independientemente de los objetivos del grupo, la salida en colectivo suele proporcionar seguridad para salir a la calle, también permite conocer rutas en la ciudad y aprender estrategias de movilidad ciclista. Sin embargo como bien se menciona en el texto que edita Nataly Pinto (2016), para participar en las mismas se requiere tiempo libre, con el que no siempre cuentan muchas mujeres.

Una de las conclusiones del Congreso Nacional de Ciclismo Urbano realizado en 2015 plantea que para que la bicicleta sea una alternativa de movilidad urbana se requiere la inclusión de la equidad de género no sólo en las políticas públicas, sino en los mismos grupos y organizaciones ciclistas. En el caso de los colectivos, está ausente de sus programas, generar las condiciones para que las mujeres logren la independencia, puesto que se las va cuidando a lo largo de los paseos, que vayan adelante, visibles siempre, y dependientes, de quienes organizan o de otros participantes, en las cuestiones técnicas.

19.3 Conclusiones

A grandes rasgos, y de manera muy apretada, se da cuenta de una cantidad de hallazgos obtenidos mientras documentaba un proyecto fotográfico. Si bien se indagaron muchas pistas alrededor de la elección de la bicicleta como medio de transporte, llama la atención muy especialmente las condiciones, motivos y estrategias que desarrollan las mujeres en esta práctica de movilidad cotidiana. Y si bien, ellas se enfrentan a los mismos obstáculos y problemas que cualquier ciclista, sin embargo siempre hay diferencias que muestran las inequidades de género presentes en las relaciones sociales.

No obstante, al igual que las mujeres de finales del s XIX que experimentaron un sentimiento de libertad e independencia al trasladarse en bicicleta por caminos que nunca antes hubieran podido, las ciclistas de la actualidad también los experimentan y su práctica en efecto, les confiere un alto grado de autonomía, al permitirles la movilidad sin restricciones y con sus propias fuerzas.

19.4 Referencias

Augé, Marc. (2008) Elogio de la bicicleta. Barcelona: Gedisa.

Blue, Elly. (2011) Bicieconomía. Cómo movernos en bicicleta mejorará la economía (si nos lo permitimos). México, Bicitekas / Camina haz ciudad.

Carreón, Arely et al. (2011). Manual del ciclista urbano de la ciudad de México.

Ecobici (2012) Encuesta ecobici 2012. Principales resultados. México, Secretaría del medio ambiente / CEMCA / ECOBICI / UAM.

http://inigo.bicitekas.org/wp-content/uploads/2013/07/2012_Encuesta_Ecobici_CEMCA_SMA.pdf

Erskine, F.J. (2014). Damas en bicicleta. Madrid, Impedimenta [1897]

Heylupita. (2013). Cómo la bicicleta impulsó el movimiento de liberación femenil.

<http://heyilupita.com/bicicletaliberacionfemenina/>

ITDP. 2013. Conteo ciclista 2013. <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/conteo-ciclista-2013-1.pdf>

Olivares, Paola. (s/f). Barreras físicas y urbanas de la ciudad de México que dificultan la movilidad en bicicleta. Informe de servicio social. UAM – C.

Pérez, Ruth. (2011). Por mi ciudad en Bicicleta. Experiencias de ciclistas en la ciudad de México. México, Bicitekas / ITDP / Embajada de España en México / Reino de los Países Bajos / Brompton

Pinto, Nataly Ed. (2016) Mujeres en bici. Una expresión de libertad que trasciende fronteras. Ecuador, FES-ILDIS.

Rojas, Rubén. (2012) La movilidad no motorizada, Atzacotalco y la Universidad Autónoma Metropolitana. Tesis de Maestría. UAM - A